

## Résultats

Formule 1  
GP de Singapour

**Classement :** 1. Hamilton (GBR/McLaren-Mercedes) les 309,316 km en 1h56'06"337; 2. Glock (GER/Toyota) à 9"634; 3. Alonso (ESP/Renault) à 16"624; 4. Vettel (GER/Red Bull-Renault) à 20"261; 5. Button (GBR/Brawn-Mercedes) à 30"015; 6. Barrichello (BRA/Brawn-Mercedes) à 31"858; 7. Kovalainen (FIN/McLaren-Mercedes) à 36"157; 8. Kubica (POL/BMW-Sauber) à 55"054; 9. Nakajima (JPN/Williams-Toyota) à 56"054; 10. Räikkönen (FIN/Ferrari) à 58"892; 11. Rosberg (GER/Williams-Toyota) à 59"777; 12. Trulli (ITA/Toyota) à 1'13"009; 13. Fisichella (ITA/Ferrari) à 1'19"890; 14. Liuzzi (ITA/Force India-Mercedes) à 1'33"502. Les autres concurrents n'ont pas été classés.

## CHAMPIONNAT DU MONDE

**Pilotes :** 1. Button (GBR) 84,0 pts; 2. Barrichello (BRA) 69,0; 3. Vettel (GER) 59,0; 4. Webber (AUS) 51,5; 5. Räikkönen (FIN) 40,0; 6. Hamilton (GBR) 37,0; 7. Rosberg (GER) 30,5; 8. Alonso (ESP) 26,0; 9. Glock (GER) 24,0; 10. Trulli (ITA) 22,5; 11. Massa (BRA) 22,0; 12. Kovalainen (FIN) 22,0; 13. Heidfeld (GER) 12,0; 14. Kubica (POL) 9,0; 15. Fisichella (ITA) 8,0; 16. Sutil (GER) 5,0; 17. Buemi (SUI) 3,0; 18. **Sébastien Bourdais (FRA) 2,0.**

**Constructeurs :** 1. Brawn 153,0 pts; 2. Red Bull 110,5; 3. Ferrari 62,0; 4. McLaren 59,0; 5. Toyota 46,5; 6. Williams 30,5; 7. Renault 26,0; 8. BMW 21,0; 9. Force India 13,0; 10. Toro Rosso 5,0.

4<sup>e</sup> Rallye Alsace-Bossue

## CLASSEMENT SCRATCH FINAL

1) G. Dapoigny/A. Compain (Renault Clio S1600) 2'38"8; 2) S. Mourey/C. Reiter (Peugeot 206 S1600) à 0'02"1; 3) M. Goettelmann/J. Ancel (BMW M3 E30) 0'06"6; 4) F. Michel/S. Michel (Peugeot 106 Maxi) 0'06"7; 5) R. Bouchy/G. Lallement (Citroën C2 S1600) 0'21"2; 6) P. Wehrle/M. Werhle (Renault Clio) 0'37"7; 7) M. Gass/B. Durant (Citroën Saxo) 0'52"6; 8) D. Erard/C. Walach (Renault Clio) 0'52"7; 9) D. Edel/G. Hartmann (Renault Clio RS) 0'54"6; 10) T. Leboube/M. Grandjean (Renault Clio Ragnotti) 0'58"6; 11) E. Cunin/F. Desprez (Peugeot 106) 1'02"2; 12) V. Kobi/C. Hagenauer (Ford Escort Cosworth) 1'05"9; 13) B. Barbe/M. Aiguier (Renault Clio 16S) 1'28"5; 14) A. Schnoebelen/A. Schnoebelen (Peugeot 205) 1'47"8; 15) JM. Kempf/S. Favre (Citroën Saxo VTS) 1'49"0; 16) Y. Wendling/F. Wendling (Peugeot 106 S16) 1'51"9; 17) E. Mangleolle/L. Remy (Peugeot 106 Kit Car) 2'06"2; 18) S. Jeudy/S. Barbasson (Citroën Saxo) 2'08"8; 19) J. Becker/X. Nosal (Renault Clio) 2'09"0; 20) P.

Schatt/G. Dexeux (Peugeot 106 S16) 2'10"1; 21) J. Meurat/G. Muller (Peugeot 205 16S) 2'19"8; 22) J. Cordier/M. Haraszti (Peugeot 106 XSI) 2'22"9; 23) S. Rolin/C. Gustin (Renault Clio Williams) 2'25"2; 24) Y. De Moura/D. Sattin (Peugeot 205) 2'28"0; 25) G. Lungu/E. Bachoffner (Subaru Impreza GT) 2'33"0; 26) T. Fohrer/A. Bihl (Citroën Saxo) 2'38"7; 27) S. Aiguier/A. Corberand (Peugeot 205 Rallye) 2'39"5; 28) L. Vogler/A. Host (Peugeot 106 XSI) 2'40"3; 29) H. Vittet/F. Kubler (Peugeot 206 XS) 2'45"2; 30) G. Daval/T. Daval (Citroën Saxo VTS) 2'47"1; 31) L. Thouret/W. Andre (Citroën Saxo) 2'48"7; 32) R. Ehrhardt/L. Ehrhardt (Honda Civic) 2'59"0; 33) P. Bolot/A. Claudel (Rallye 3) 3'05"0; 34) J. Kempf/H. Rousseau (Peugeot 205 GTI) 3'05"2; 35) D. Hoffert/M. Lemble (Renault Clio 16S) 3'06"3; 36) J.

Rouot/A. Rouot (Peugeot 205 Rallye) 3'07"8; 37) J. Winkel/L. Singer (Peugeot 106 S16) 3'12"0; 38) M. Himber/A. Ferry (Peugeot 206) 3'18"1; 39) JR. Nehr/R. Haraszti (Peugeot 205 Rallye) 3'24"2; 40) Y. Zaleski/C. Fevet-Vlaine (Renault Clio Williams) 3'30"2; 41) P. Grosse/G. Entz (Renault Clio) 3'42"4; 42) S. Thalmann/F. Bergier (Renault 5 GT Turbo) 3'44"7; 43) G. Bonnefoy/J. Zussy (Peugeot 106 XSI) 3'55"9; 44) G. Ittis/N. Chiericato (Peugeot 205) 3'57"0; 45) S. Henry/J. Gremillet (Citroën AX GT) 3'59"7; 46) N. Bagait/J. Paris (Peugeot 106 Rallye) 4'15"0; 47) J. Lemble/A. Cartade (Citroën Saxo VTS) 4'20"0; 48) J. Bony/A. Lemberger (Citroën Saxo) 4'20"4; 49) G. Claude/P. Dufour (Renault R5 GT Turbo) 4'33"5; 50) F. Vareilles/E. Zabel (Citroën AX) 4'39"7; 51) G. Briantais/G. Briantais (Citroën AX GTI) 4'44"2; 52) C. Perrot/K. Pinot (Citroën C2) 4'46"9; 53) N. Aubry/T. Aubry (Peugeot 205 Rallye) 4'54"8; 54) O. Griette/JM. Sarzi (Peugeot 106 S16) 4'56"9; 55) N. Claire/N. Galmiche (Peugeot 205) 5'14"8; 56) J. Castellan/J. Bresson (Peugeot 106 S16) 5'16"2; 57) E. Gebus/E. Etter (Peugeot 309) 5'20"4; 58) S. Scherrer/O. Zehler (Peugeot 106 XSI) 5'27"3; 59) C. Barbetti/J. Pelletier (Renault 5 GT Turbo) 5'46"1; 60) O. Mangle/L. Charton (Peugeot 106 Rallye) 5'50"5; 61) N. Limage/A. Maillefert (Peugeot 106 S16) 6'07"4; 62) M. Kaup/S. Kaup (Peugeot 205 GTI) 6'26"8; 63) V. Robinet/C. Legouagne (Citroën Saxo) 6'45"4; 64) S. Brand/N. Throo (Peugeot GTI) 7'42"2; 65) B. Heitzler/C. Dantzer (Peugeot 106 XSI) 8'38"7; 66) S. Verne/J. Romain (Peugeot 205 Rallye) 8'44"3; 67) L. Vitrey/Y. Vitrey (Peugeot 205 GTI) 9'18"8; 68) O. Mercy/S. Catania (Peugeot 106) 11'18"2; 69) M. Ma-thieu/A. Schlenstedt (Renault Clio) 11'39"7; 70) B. Goehry/M. Mosser (Renault Clio) 11'53"8; 71) G. François/P. Lhote (Renault Clio) 14'44"2; 72) E.

Mougenot/L. Bonnard (Peugeot 205 Rallye) 15'24"5

## Formule 1 / Grand Prix de Singapour

## De la tête et des épaules

Lewis Hamilton (McLaren-Mercedes) a remporté hier le Grand Prix de Formule 1 de Singapour, une course qu'il a dominée de bout en bout et dans laquelle Fernando Alonso, troisième, a sauvé l'honneur de Renault, condamné lundi pour tricherie lors de ce même Grand Prix en 2008.

«Ma course a été assez simple. Je savais que j'avais plus d'essence que mes poursuivants. J'ai réussi à creuser l'écart. J'ai somme toute contrôlé la course», a raconté Lewis Hamilton, auteur de la pole position avec la voiture la plus chargée en carburant des pilotes de tête.

«Je suis venu ici en espérant faire un bon résultat, pour me faire pardonner du dernier Grand Prix», en Italie, où le Britannique était sorti de piste dans le dernier tour alors que la troisième place lui était promise. «Je l'ai fait», a simplement remarqué. le champion en titre.

## Toyota, au contraire de McLaren-Mercedes, a vécu un bon début d'année

Hamilton, dont c'est la deuxième victoire en 2009, peut regretter le début de saison raté de son écurie, qui ne lui avait pas permis d'enregistrer plus de 9 points en 9 courses. Car sans cela, la compétitivité et la constance de sa monoplace lors des derniers GP lui permettraient de jouer le titre.

Tel n'est pas le cas de Timo Glock, deuxième dimanche. Toyota, au contraire de McLaren-Mercedes, a vécu un



Lewis Hamilton a dominé le Grand Prix de Singapour de bout en bout. Fernando Alonso (2<sup>e</sup> plan) a arraché une place sur le podium. (Photo AFP)

bon début d'année. Avec trois troisièmes places durant les quatre premières courses, la formation japonaise pensait être très proche de son principal objectif pour 2009: gagner sa première course en F1.

Mais la suite de l'année s'est révélée bien plus pénible. Aucun podium, des résultats en berne, pas un point inscrit lors des trois dernières

courses... La situation de Glock, derrière son partenaire Jarno Trulli au classement pilote, n'était pas des plus brillantes.

D'où la joie de l'Allemand dimanche. «Quand on débute (bien) la saison comme cette année, et qu'on s'écroule ensuite, c'est très important de remonter», a-t-il remarqué, qualifiant son week-end de «parfait». «Le podium arrive

au meilleur moment pour nous», s'est-il réjoui.

## «Je veux aussi dédier ce podium à Flavio»

Le soulagement est tout aussi important chez Renault, qui vit une saison catastrophique, avec une R29 (modèle 2009) décrochée par la concurrence. Alonso, l'un des

meilleurs pilotes du paddock, n'avait pas fait mieux que la cinquième place (en Australie, en Espagne et en Italie).

«On a eu des possibilités de podium dans d'autres courses, mais à chaque fois, il s'échappait. Cette fois-ci, on a été rapide tout le week-end. Et il est arrivé. C'est fantastique», s'est félicité le double champion du monde.

«Après une semaine assez dure, c'est bien mérité pour les mécaniciens et les ingénieurs», a-t-il poursuivi.

Car Renault F1 a vécu l'enfer ces trois dernières semaines, après la révélation du «crashgate», ce scandale lié à l'accident volontaire de son ancien pilote, Nelson Piquet Jr., au GP de Singapour 2008, pour aider Alonso, qui avait finalement gagné.

Lundi, l'écurie a été condamnée à une exclusion définitive de la discipline en cas de récidive d'ici 2011. Et ses deux têtes pensantes sont tombées. Flavio Briatore a été suspendu à vie, alors que l'ex-ingénieur en chef Pat Symonds l'a été pour cinq ans. Les deux hommes avaient quitté Renault F1 le 16 septembre.

«Je veux aussi dédier ce podium à Flavio», a malgré tout déclaré Alonso, jugé innocent dans l'affaire.

## Rallye / Alsace Bossue

## Dapoigny roule sa bosse

■ Au terme de lutte à trois acharnée, Grégory Dapoigny a pu savourer, hier à Drulingen, sa première victoire en Alsace Bossue. Le Mosellan devance d'un rien Steve Mourey et Maxime Goettelmann.

«Dites donc, ils envoient fort, les trois gars de devant.»

Dominique «Titi» Rebut, l'ouvreur de cette 4<sup>e</sup> édition du rallye de l'Alsace Bossue, apprécie à sa juste valeur l'intensité de la bagarre. La sentence est à prendre comme un compliment, dans la bou-

che du beau-frère du quintuple champion du monde, Sébastien Loeb.

Sur les routes vallonnées du «Krumme Elsass», trois hommes se sont livré une bataille féroce, à coup de dixièmes de seconde perdues deci et rattrapées delà.

## «Serré jusqu'au bout»

Samedi soir, lors de l'inédite spectacle nocturne tracée dans la zone commerciale de Sarre-Union, Steve Mourey avait dégainé le premier. Le Haut-Saônaï, au volant de

206 S1600, signait le temps scratch sous les yeux de quelque 800 curieux attirés par le spectacle.

Hier matin, Grégory Dapoigny a d'entrée placé sa Clio, également en version super seize cents, aux avant-postes entre Eschwiller et Eywiller (ES2). Puis c'est au tour du dernier larron, en l'occurrence Maxime Goettelmann, de pointer le museau plat de sa BMW3 en tête du côté de Hirschland (ES3). Le décor est planté.

«A partir de là, j'ai compris que ce serait serré jusqu'au bout entre nous trois, sourit Dapoigny. Comme nous étions dans la même seconde, la différence ne pouvait que se faire sur les fautes des uns et des autres. J'espérais simplement que la chance allait finir par tourner. Depuis le début de saison, je traînais une réputation de chat noir...»

De déconvenues en abandons, le pilote d'Hayange pensait être maudit. L'an dernier, pour sa première apparition en Alsace Bossue, il n'avait même pas vu le départ de la première spéciale, lui qui avait «juste» oublié d'embarquer de... l'essence!

A l'entame de la deuxième boucle, Steve Mourey réaffirme pourtant ses ambitions. Son deuxième temps scratch, dans l'ES4, lui permet de prendre l'ascendant, fut-il psychologique. «Dans la suivante, je pars en tête-à-queue, soupire celui qui avait déjà terminé sur la deuxième et troisième marche du podium de Drulingen par le passé. C'est dingue, tout le monde s'y est mis.»

Ce virage rapide de Hirschland, un "gauche" légèrement bombé, lui coûte huit secondes par rapport à Dapoigny. L'addition est encore plus lourde pour Goettelmann, qui en laisse filer quatorze au même endroit.

## «Prendre des risques»

«Pour s'imposer, il faut prendre des risques, dit le vétéran de Châtenois, âgé de 52 ans. Sans cette erreur, on aurait sûrement gagné. Mais je ne regrette rien. Je suis déjà content de pouvoir rivaliser avec ces jeunes, équipés de voitures modernes!»

Finalement troisième, pour un dixième de seconde d'avance sur les frères Michel (106 Maxi), vainqueurs du groupe F2000, Goettelmann espère désormais avoir capi-

talisé suffisamment de points au cours de la saison pour participer à la finale de la Coupe de France, fin octobre à Dunkerque.

Sur la deuxième marche, Mourey peut regretter quelques écarts de conduite qui coûtent cher. Les 2<sup>e</sup> de retard que le Franc-Comtois accuse au final sur le vainqueur se décomptent par exemple lors de ce tout droit effectué dans le dernier passage d'Eywiller (ES6). S'il a remporté trois rallyes régionaux cette année, Mourey n'a pas été assez régulier pour signer la passe de quatre.

## «Je reviendrai!»

La régularité, voilà justement la qualité qui a permis à Dapoigny de faire la différence et de déflorer son palmarès cette saison. «Je suis content d'avoir gagné ici, parce que c'est vraiment une superbe épreuve, très bien organisée, jubile le Mosellan. Je reviendrai l'an prochain!»

Voilà un compliment qui devrait conforter les organisateurs dans leur démarche. Eu égard au succès sportif et populaire, l'Alsace Bossue est bel et bien une terre de rallye. **Séb.K**



Après Christophe Voirin, vainqueur des deux premières éditions, puis Olivier Courtois, Grégory Dapoigny inscrit son nom au palmarès de l'Alsace Bossue. (Photo DNA - Thierry Suzan)